



## Fjármála- og efnahagsráðuneytið

### Skrifstofa skattamála

Reykjavík, 11. október 2023

### Umsögn Félags íslenskra bifreiðaeigenda, FÍB, um áform um frumvarp til laga um kílómetragjald af akstri hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, mál nr. 183/2023

FÍB tekur í meginatriðum undir þau áform að innheimta kílómetragjald af hreinorku- og tengiltvinnbílum til að tryggja framlag þeirra til uppbyggingar, viðhalds og reksturs vegakerfisins. Áformin eru að hluta til í samræmi við tillögur FÍB frá því í febrúar síðastliðnum um kílómetragjald af ökutækjum, en ganga þó mun skemur í útfærslu.

Áformað er að af akstri hreinorkubíla (fólks- og sendibíla) verði innheimtar 6 kr. fyrir hvern ekinn kílómetra, óháð þyngd eða orkuþörf. Priðjungur kílómetragjaldsins verði innheimtur af tengiltvinnbílum. Það þýðir að sama gjald verður innheimt af léttustu og þyngstu bílunum. Léttari hreinorkubílar eru sparneytnari, þ.e. þurfa minni orku en þyngri bílar til að komast úr sporunum. Hið flata kílómetragjald er því ekki hvati til þess að spara orku eða velja léttari bíla til að draga úr sliti á yfirborði gatna og vega.

Tökum sem dæmi tvö rafknúin ökutæki sem eru í umferð á Íslandi. Annar bíllinn er VW e-Up! og hinn bíllinn er Ford F-150 Lightning. Hér undir eru samanburðartölur um þessi ökutæki:

	VW e-Up!	Ford F-150 L
Verðflokkur (kr)	4.290.000	17.000.000
Eigin þyngd (kg)	1235	2895
Heildarþyngd (kg)	1550	3500
Orkunotkun kWh/100km	14,5	40
Heildarafl kW	61	337
Rafhlaða kWh	32,3	98
Þyngd hemlaðs eftirvagns - kg	0	3492
Lengd mm / Breidd mm	3600/1645	5911/2032

Stærri bíllinn getur með vagnalest ekið með allt að 7 tonna þunga um vegi landsins en sá minni fer ekki yfir 1.550 kg í heildarþyngd. Það fellur ekki undir gegnsæi, sanngirni né umhverfisviðmið að borga 6 krónur á km fyrir bæði ökutækin.



## Dýrara að aka rafbíl en bensínbíl?

Notkunargjald í anda frumvarpsdraganna getur í mörgum tilvikum verið hærra af rafbíl heldur en af sambærilegum brunahreyfilsbíl. Í greinargerð fyrirhugaðs frumvarps er sagt að hagstæðara verði að aka um á rafbíl samanborið við bensín- eða dísilbíl. Í mörgum samanburðardæmum er eini ávinningurinn að borga ekki hið háa heimsmarkaðsverð á innfluttu eldsneyti. Dæmin miðast við heimahleðslu á rafbíl í 90% tilvika. Margir geta ekki náð þessu hlutfalli. Verð á orkueiningu í heimshleðslu er margfalt hagfelldara en í hraðhleðslu hvað þá í samanburði við verð á orkueiningu innflutts eldsneytis óháð sköttum. Þetta er ekki í anda loftslags markmiða stjórnvalda né markmiða um orkuskipti í samgöngum. Þetta mun að óbreyttu draga úr gjaldeyrissparnaði samfélagsins af því að nýta sjálfbæra umhverfismilda orku í stað mengandi innflutts jarðefnaeldsneytis.

## Hvers vegna að bíða?

Í áformaskjalinu segir að í fyrsta skrefinu, á árinu 2024, verði til einföldunar lagt upp með að kílómetragjaldið verði ein tala, burtséð frá þyngd ökutækis og sagt að hin nýja gjaldtaka muni gilda fyrir bifreiðar sem flestar valda áþekku sliti á vegakerfinu, þ.e. fólksbílar og sendibílar.

Leiðin sem FÍB sýndi útfærða í febrúar síðastliðnum hefði verið betur við hæfi; að byrja strax á gjaldtöku sem tekur tillit til orkusparnaðar og vegaslits. Það liggur til dæmis fyrir að 3,5 tonna bíll á nöglum yfir vetrartímam veldur mun meira sliti á yfirborði gatna en helmingi léttari bíll. Miðað við allar þær upplýsingar sem fyrir liggja hjá Samgöngustofu, hjá Skattinum og hjá Stafrænu Íslandi á innheimta sem sniðin er að hverjum bíl ekki að vera flóknari en flatt gjald. Slík gjaldtökuaðferð er reyndar áformuð frá og með árinu 2025, þ.e. að kílómetragjald taki mið af þyngd ökutækja og þar með vegsliti, með það að leiðarljósi að gjaldtakan verði í betra samræmi við áhrif slíkra ökutækja á viðhaldskostnað vegakerfisins. Vandséð er að bíða þurfi í eitt ár með þá útfærslu.

## Seint fram komnar tillögur

Þær tillögur sem hér eru kynntar koma afar seint fram. Sameiginleg verkefnastofa nokkurra ráðuneyta hefur unnið að því síðan í febrúar að móta þessar tillögur og því hefði mátt búast við þeim fyrr á árinu. Þessi töf bætist síðan við þá óvissu sem ríkir um aðrar álögur ríkisvaldsins á hreinorkubíla eftir áramótin. Fyrir liggur að dregið verður úr afsláttum og ívilnunum vegna kaupa á hreinorkubílum og að útsöluverð þeirra geti hækkað verulega. Ekkert liggur fyrir um með hvaða hætti boðaðir styrkir til kaupa á slíkum bílum verði útfærðir.

Stjórnsýsla af þessu tagi er ekki boðleg, hvorki neytendum né fyrirtækjum sem vilja hafa einhvern lágmarks fyrirsjáanleika í starfsemi sinni.



Í það heila ætlar ríkisvaldið sér verulega auknar tekjur af bílum og umferð, þar á meðal af bifreiðagjöldum, en lækka á sama tíma framlög til viðhalds og nýframkvæmda í vegakerfinu. Það er gömul saga og ný og kemur alltaf jafn lítið á óvart.

Fyrir hönd Félags íslenskra bifreiðaeigenda

Runólfur Ólafsson

Framkvæmdastjóri